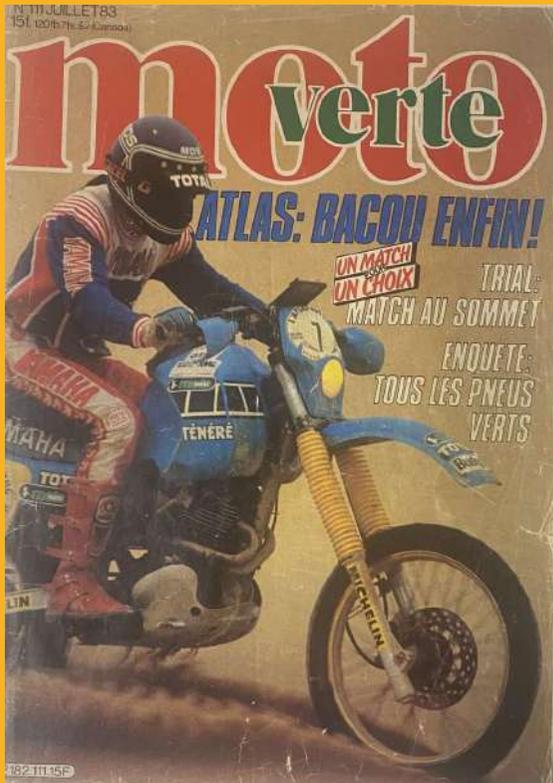


COXA

OR - GOLD - AURUM



NOUVEAU

De l'OR en barres

Par Didier Coste
Photos P. Massias



J'avais lu l'ORacle dans le ciel par une nuit d'ORage. Un ORfèvre talentueux et ORueilleux avait décidé de s'ORtir le trial de son ORDinaire en lui donnant une nouvelle ORientation, grâce à une solution peu ORthodoxe reléguant aux ORties les ORDures démodées. Une ORchidée d'ORée est née, voici la Coxa, en attendant sa mise sur ORbite.



Admirez le bijou dans ses moindres détails.

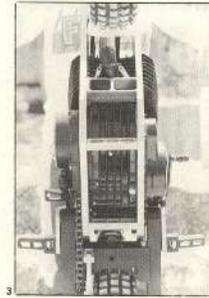
1. L'extrémité arrière du cadre est construite d'une entretoise, dans laquelle est aménagé l'orifice de remplissage du réservoir (3 litres).
2. La suspension arrière avec son magnifique bras oscillant noir, l'amortisseur OPS et une platine repose-pieds. Tout cela est scellé dans la masse : solidité et légèreté.
3. Les dessous de cette beauté faste dévoilent les entretoises inférieures et l'étréoussse de l'ensemble. Un sabot vient, bien sûr, protéger le tout.
4. La jonction des deux demi-plaques est, comme sur l'ensemble de la machine, confiée à des vis hexacaves. La selle symbolique du prototype et les arêtes vives qui risquent de meurtrir les entretoises seront modifiées sur les prochains modèles.

Plus belle Coxa, tu meurs !

On m'avait prévenu : « Double tout ce que tu connais, cette moto-là mon vieux, elle est terrible. » Ce n'est pas la première fois qu'un constructeur enthousiaste se montre ditryrambique envers son œuvre. Du coup, la prudence et la circonspection m'habitaient. Quand, à la suite d'un mystérieux coup de téléphone, rendez-vous fut pris avec un entremetteur en pleine campagne. Le jour J, au lieu de la machine était là. Le choc fut terrible. L'engin trônait sur une stèle, tel une sculpture contemporaine à vous couper le souffle. Même Massias qui est né blasé, s'est retrouvé à genoux, la langue pendante, assimilant l'esthétique de cette réalisation à la pureté d'une chaîne hi-fi de haut de gamme. Argghh ! De l'air.

21 carats !

De quoi parle-t-on s'il vous plaît ? Tout bonnement de la réalisation géniale d'Alain Barbal, fleuron-tourneur dans le civil et concepteur génial dans le privé. Ce brave Barbal, Toulousain convaincu, a tout simplement élaboré une partie-cycle en kit composée schématiquement de deux plaques d'alu 4 G destinées à recevoir indifféremment une mécanique Fantic (240) ou SWM (320 TL). Après six mois de boulot et de nombreuses maquettes en bois,



Barbal a mis au point sa réalisation grâce aux techniques aviation. Le résultat est éloquent et l'ensemble du « bras oscillant » compris ne pèse que 4,2 kg, la moto complète affichant 78 kg à sec !

Deux plaques en alu 4G par côté sont assemblées par 7 entretoises de même métal, enserrant moteur, monoamortisseur, selle et réservoir d'essence de 3 litres. Le tout bénéficie alentours du bras oscillant, pure merveille, d'un double guidage de chaîne, d'un réglage de la tension de tendeur de chaîne (!). Possible également de modifier la géométrie en remaniant l'entretoise de fixation de l'amortisseur arrière de 45 mm. La largeur de l'ensemble est de 145 mm et le débattement arrière de 180 mm.

Payez-vous l'avenir avec le passé

Barbal commercialise sous forme de « kit monté » ces purs bijoux par l'intermédiaire d'un motocycle toulousain, Pyrénées Motos, au prix de 5 000 F, montage compris. Barbal se targue de vous offrir, pour l'équivalent de la décote à l'occasion de votre trial, une nouvelle machine. C'est-à-dire que plutôt que de revendre Fantic ou SWM pour changer de modèle, vous récupérez fourche, roues, moteur, carburateur et accessoires, et Barbal qui vous fournit cadre, coque, réservoir, filtre à air, colonne de direction, repose-pieds, échappement, et vous remonte le tout. Alléchant mon pote, et quelle queue !



Etat initial après livraison:
Cadre, fourche, roues



Démontage du cadre pour rééloxage - Aloxid

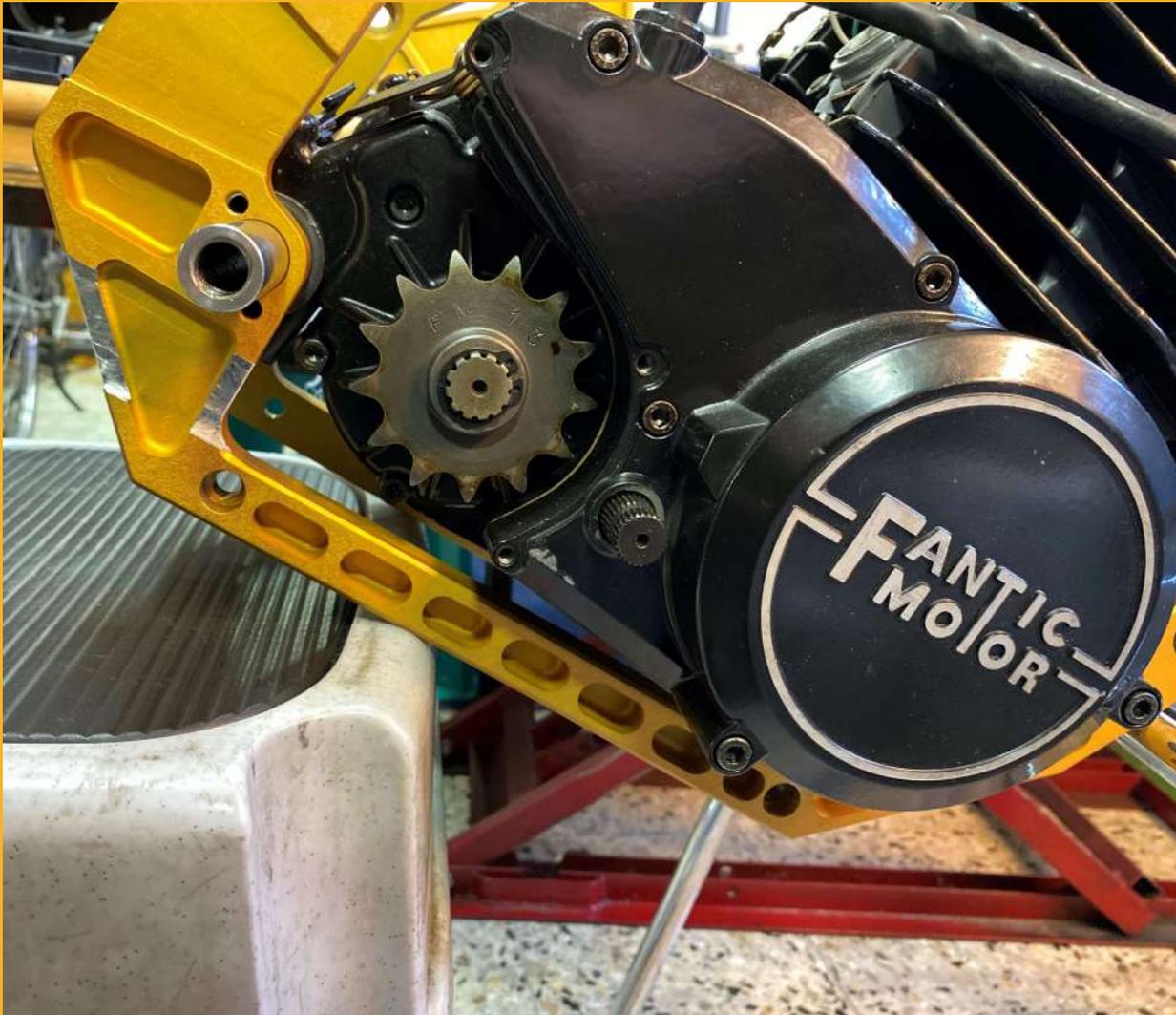
Garage – Atelier
Nusspower
Bienne



Montage du cadre après retouches,
Passage de la chaîne



Colonne de direction
- angle de fourche réglable



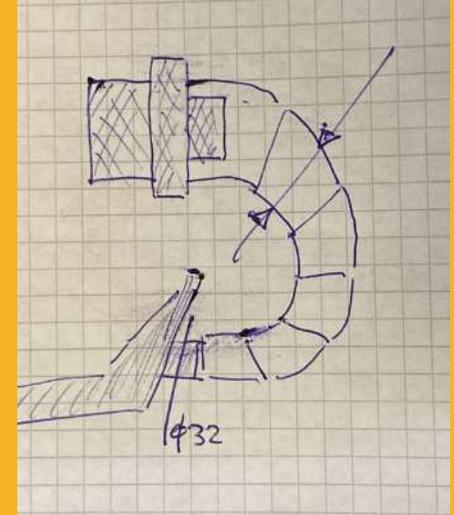
Coxa



Montage latéral autour du moteur
La moto est entièrement démontable
et remontable avec un jeu de clé imbus
(aucun contre-écrou, tous les passages sont taraudés)



Moteur neuf FM 403, zéro km, Fantic 300

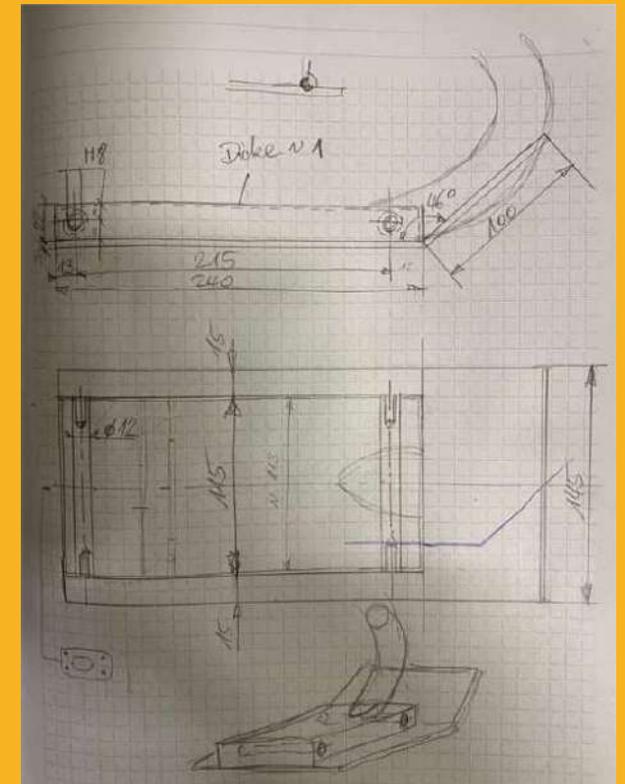


Croquis main levée;
calcul des segments

Pot d'échappement
- coude de sortie vers le bas / sourdine/plaque de protection



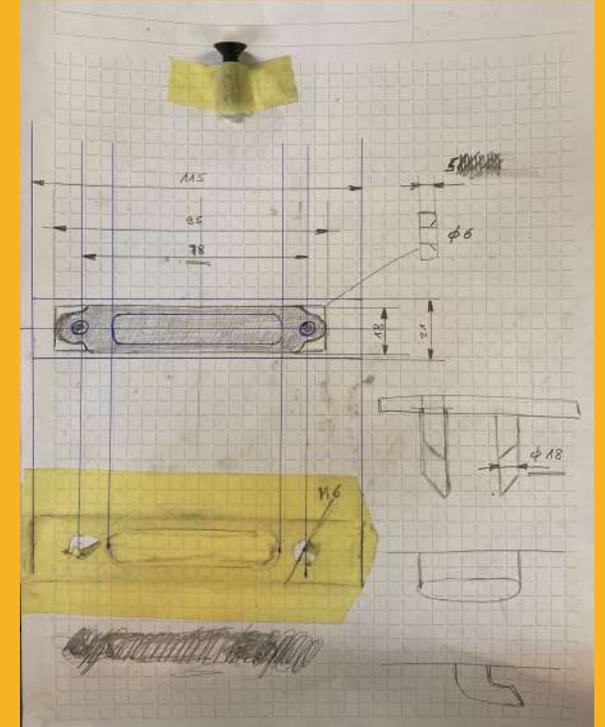
Sourdine d'échappement combinée plaque de protection
– les dimensions correspondent exactement au volume de la sourdine d'origine



Croquis main levée;
calcul du passage des gaz
et du volume de la sourdine



Tubes sortie sourdine d'échappement



Croquis main levée;
ajustage des pipes



Pot – Plaque protection
artistes -artisans



Soudage inox- ajustage

Schlosserei Kaufmann Martin
Serrurerie
2535 Frinvillier

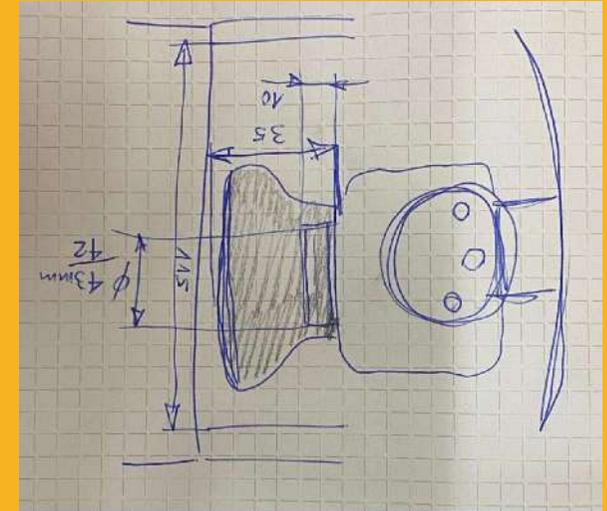
Soudage du pot
d'échappement
directement sur la moto
- précision 5/100 de mm





Carburateur et filtre à air

- en raison du manque de place une trompette sur mesure
en alliage d'aluminium avec grille de protection



Croquis main levée;
filtre à air



FOURNALES SUSPENSION Sarl
23 Z.A. de Ribaute 31130
Quint-Fonsegrives FRANCE

Pour votre amortisseur
malheureusement aucune
trace, **ce type de produit était
fait en direct dans l'atelier.**
Pour la viscosité W5 ou 10
(huile de fourche)
Quantité piston descendu
laissez 20mm d'air (contactez-
nous pour plus d'infos par tel)
Pression vous ajusterez avec la
pompe entre 5 et 25 bars.
(vous trouverez rapidement).

Cordialement

Bertrand VANNIER



Mono-Amortisseur Proto Fournalès
- révision selon les données d'usine



Roues Fantic
- Jantes anodisées or, peinture
noire pour les moyeux et les
rayons



MICHELIN MOTORSPORT
36, rue du Clos Four
63040 Clermont Ferrand
France

Bonjour Walter,

Je me suis renseigné auprès du plus vieux développeur tout terrain encore présent dans nos murs.

A priori ce pneu est antérieur à 2003.

Il n'est pas certain que ce pneu ait été commercialisé un jour.

Tu es peut-être en possession d'un ancien pneu de développement.

Mais on n'a pas plus d'infos dans nos archives...

Nicolas Potinière



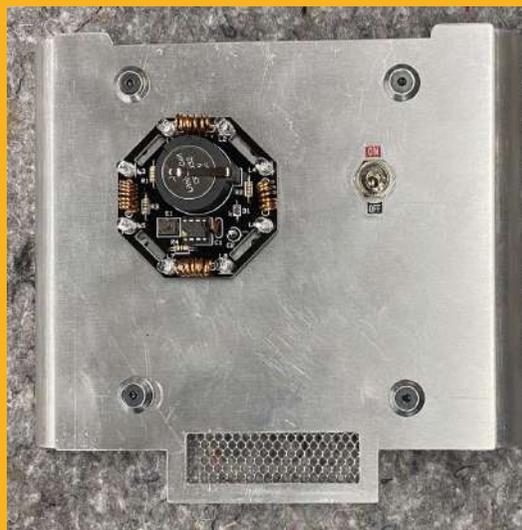
Pneu Michelin Trial Indoor arrière 4.00x18

Coxa



Té de fourche taillé dans la masse by Roll'o

Différents prototypes



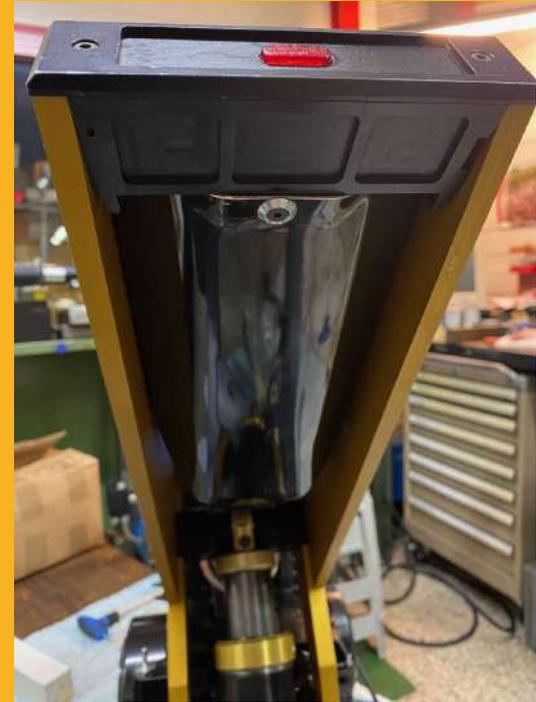
Le modèles retenu



Phare avant – feux arrière
Il s'agit des lampes LED d'Electric Motion, merci Philippe Aresten



Ensemble selle-réservoir



Garde-boue arrière
Protection du réservoir
faisant office de garde-boue arrière



Photoshooting devant mon atelier
Plan – élévation - profil



Quelques heures passées ensemble ...
Merci Alain; Marcel; Martin

Coxa



Moteur :

Type : monocylindre 2 temps
Cylindrée : 249,4 cc
Alésage et course : 74x58 mm
Puissance max : 16,6 cv à 5000 tr/mn
Couple max : 2,5 mkg à 4000 tr/mn
Taux de compression : 10,4:1
Lubrification : mélange 26
Carburateur Dell'Orto PHBH 26 SS
Allumage : électronique Motoplaf
Bougie : Champion N3 - NGK B8ES
Mise en route : par kick en avant.

Transmission :

Boîte de vitesse : 6 rapports.

Partie Cycle :

Cadre : tubulaire double berceau
Fourche avant : Marzocchi Ø 35 mm
Mono-amortisseurs Proto Fourmales
Pneu avant : Michelin 2,75x21
Pneu arr. Michelin Indoor 4,00x16.

Dimensions et poids :

Poids à sec : 85 kg

CONTACT

TÉLÉPHONE :
+41 79 631 83 32

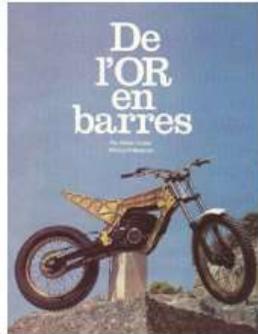
SITE WEB :  

E-MAIL :
wwwemuth@hotmail.com

DOSSIER

Sur demande

Coxa



DESCRIPTION

Le magazine Moto Verte de juillet 1983 publie un article de présentation d'un prototype de moto de trial sortant de l'ordinaire (journaliste Didier Coste, photographe P. Massals).

C'est l'oeuvre d'un jeune ingénieur toulousain Alain Barbal. Il s'agit d'une partie cycle en kit composée de plaques d'alu 4G destinée à recevoir un moteur de Fantic ou de SWM. La réalisation est inspirée de la technique aviation.

A part la fourche, les roues et le moteur, toutes les pièces sont fraisées dans la masse (plaques, entretoises, platines support moteur, supports et repose-pieds, support et levier de frein, bras oscillant, tendeur de chaîne réglable et fixation de l'amortisseur. La colonne de direction est également taillée dans la masse et permet grâce à un axe et un système de rotation de varier l'angle de fourche.

COMPÉTENCES

Conception :	Alain Barbal
Développement :	Walter Wermuth
Transport :	Edouard Müller
Assistance atelier :	Alain Russi
Assistance mécanique :	Marcel Nussbaumer
Pièces CNC :	Dave Rollier



Mise en marche – Garage Nusspower 2022

NOUVEAU

De l'OR en barres

Par Didier Coste
Photos P Masolias



1983 versus 2023



Uniquement trois couleurs :
Or – Noir – Métal
Pas de sticker – aucun autocollant

COXA

Présentation officielle
18.03.2023
en présence du créateur
Alain Barbal

